Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2731

02. 08. 88

Sachgebiet 96

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Zukunft von Eurocontrol im Rahmen der Flugsicherung im westeuropäischen Luftraum

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

— in Kenntnis des Entschließungsantrags von Herrn Visser zu den zukünftigen Aufgaben von Eurocontrol (Dok. 2-797/84),

— in Kenntnis des Entschließungsantrags von Herrn Moorhouse zum europäischen Luftverkehrsmanagement (Dok. 2-868/84),

— unter Hinweis auf seine Entschließung vom 10. Mai 1978 und 7. Mai 1979 zur Verbesserung der Abwicklung und Überwachung des Flugverkehrs[1]), vom 13. April 1984 zur Sicherheit der Luftfahrt in Europa[2]) und vom 15. September 1987 zu Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit[3]),

— unter besonderem Hinweis auf seine Entschließungen vom 13. Mai[4]) und 12. November 1975[5]), 10. Juli[6]) und 19. November 1980[7]), 16. Juni[8]) und 18. November 1982[9]), 14. April 1983[10]) und 11. Oktober 1984 zu Eurocontrol[11]) und seine Entschließungen vom 10. Juli 1980[12]) zur Einführung eines koordinierten europäischen Flugsicherungssystems, und vom 16. Juni 1982[13]) zur Verbesserung des europäischen Flugsicherungssystems,

[1]) ABl. Nr. C 131 vom 5. Juni 1978, S. 31 und Abl. Nr. C 140 vom 5. Juni 1979, S. 20
[2]) ABl. Nr. C 127 vom 14. Mai 1984, S. 253
[3]) ABl. Nr. C 281 vom 19. Oktober 1987, S. 51
[4]) ABl. Nr. C 128 vom 9. Juni 1975, S. 14
[5]) ABl. Nr. C 280 vom 8. Dezember 1975, S. 24
[6]) ABl. Nr. C 197 vom 4. August 1980, S. 44
[7]) ABl. Nr. C 327 vom 15. Dezember 1980, S. 21
[8]) ABl. Nr. C 182 vom 19. Juli 1982, S. 28
[9]) ABl. Nr. C 334 vom 20. Dezember 1982, S. 77
[10]) ABl. Nr. C 128 vom 16. Mai 1983, S. 64
[11]) ABl. Nr. C 300 vom 12. November 1984, S. 46
[12]) ABl. Nr. C 197 vom 4. August 1980, S. 43
[13]) ABl. Nr. C 182 vom 19. Juli 1982, S. 28

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 20788 – vom 26. Juli 1988.
Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung vom 7. Juli 1988 angenommen.

— in Kenntnis der von der IATA, der AEA (Association of European Airlines) sowie der Luftfahrtgesellschaften Sabena, British Airways, Aer Lingus, SAS, Lufthansa, KLM Alitalia, Air France und Iberia zu diesem Thema eingegangenen Antworten,

— in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. A2-56/88) —

A. unter erneutem Hinweis darauf, daß zur Gewährleistung der Sicherheit des ständig zunehmenden Verkehrs im relativ engen europäischen Luftraum sowie zur optimalen Auslastung der Flugüberwachungskapazität, zur Vermeidung von Überlastungen des Luftraums und unnötigen Umleitungen sowie aus finanziellen und organisatorischen Gründen eine Konzentration der Flugverkehrssicherung und -überwachung durch Verringerung der Zahl der Zentren und Optimierung der Kommunikation und Aufgabenverteilung untereinander angestrebt werden muß,

B. unter nochmaligem Hinweis darauf, daß diese Aufgabe, wie in den vorgenannten Entschließungen gefordert wurde, vorzugsweise der Europäischen Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt (Eurocontrol) übertragen werden sollte.

C. in der Erwägung, daß die Luftverkehrssicherheit, die eine Priorität der Gemeinschaft sein muß, durch die Mitgliedschaft in Eurocontrol, der alle Mitgliedstaaten beitreten können und die auf alle Mitgliedstaaten ausgedehnt werden sollte, erheblich erhöht werden kann,

D. in der Erwägung, daß die ICAO, IATA, AEA und Eurocontrol sowie die Luftfahrtgesellschaften, Piloten und Fluglotsen große Bedenken wegen der zu erwartenden Sättigung in bestimmten Bereichen des westeuropäischen Luftraums infolge der raschen Expansion des Flugverkehrs haben, die u. a. auf die Gemeinschaftsmaßnahmen zur Liberalisierung der Luftfahrt vom 7. Dezember 1987 und die angestrebte Konsolidierung des Binnenmarktes im Jahre 1992 zurückzuführen ist,

E. unter Hinweis auf die gemeinsamen Tagungen von Mitgliedern der belgischen Abgeordnetenkammer und des belgischen Senats, des Deutschen Bundestages, der luxemburgischen Abgeordnetenkammer, der Zweiten Kammer der Niederlande und des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments über die künftigen Aufgaben der Eurocontrol-Flugüberwachungszentrale Maastricht vom 16. Juli 1982, 20. Oktober 1982, 16. Februar 1983 und 23. Mai 1985,

F. in der Erwägung, daß sich die an diesen Tagungen teilnehmenden nationalen und europäischen Abgeordneten klar und deutlich für eine Konzentration der allgemeinen Flugsicherung im Luftraum von Belgien, Norddeutschland, Luxemburg und den Niederlanden in der Eurocontrol-Zentrale Maastricht ausgesprochen und am 20. Oktober 1982 und am 23. Mai 1985 hierzu eine gemeinsame Erklärung abgegeben haben,

G. unter Hinweis auf die Gespräche, die der Vorsitzende, der Berichterstatter und Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments am 26. Juni und am 16. September 1985 mit dem niederländischen bzw. dem belgischen Verkehrsminister über Eurocontrol geführt haben —

1. weist darauf hin, daß die 1960 zur Flugsicherung gegründete Organisation Eurocontrol aus Gründen der nationalen Souveränität und infolge des hartnäckigen Widerstands und der Renitenz der nationalen Luftverkehrsbehörden gleich zu Beginn schlecht in Gang gekommen ist und zunehmend an Bedeutung verloren hat;

2. verweist in diesem Zusammenhang auf die Nationalisierung der Eurocontrol-Flugüberwachungszentrale Shannon und die Renationalisierung der Zentrale Karlsruhe, was zur Folge hat, daß heute nur noch die Eurocontrol-Zentrale Maastricht in Betrieb ist; hat mit Genugtuung davon Kenntnis genommen, daß die Bundesrepublik Deutschland erwägt, den Luftverkehr im süddeutschen Luftraum erneut der Zuständigkeit von Eurocontrol zu unterstellen;

3. ist fest davon überzeugt, daß ohne das Alarmsignal des Europäischen Parlaments, ohne entsprechenden Druck der betroffenen nationalen Parlamente und ohne Zusammenarbeit zwischen diesen Parlamenten und dem Europäischen Parlament auch die Zentrale in Maastricht, die für die aktive Flugsicherung im oberen Luftraum von Belgien, Luxemburg, den Niederlanden und Norddeutschland sorgt, geschlossen worden wäre;

4. erinnert an den Beschluß der Minister der vier betroffenen Länder vom 12. September 1983, sich für das sogenannte Konzept I zu entscheiden, was die Übertragung der Zuständigkeit für den gesamten Überflugverkehr mit Ausnahme des Anflugverkehrs über den Flughäfen auf Eurocontrol beinhaltet;

5. verweist in diesem Zusammenhang auch auf den Beschluß der Minister der vier betroffenen Länder vom 13. Oktober 1984, womit sie sich feierlich für die Konzentration der Flugsicherung in dem betreffenden Luftraum ausgesprochen und vereinbart haben, die vier nationalen Flugsicherungsdienste zu beauftragen, gemeinsam mit dem Generaldirektor von Eurocontrol innerhalb von zwei Jahren einen umfassenden integrierten Plan zu entwickeln, und außerdem übereingekommen sind, in der Übergangszeit alle notwendigen Investitionen in enger Zusammenarbeit zwischen den vier Ländern und Eurocontrol zu planen;

6. stellt fest, daß dieser integrierte Plan drei Jahre danach noch nicht einmal vorliegt und daß die nationalen Flugsicherungsdienste es außerdem versäumt haben, Eurocontrol genaue Angaben über ihre nationalen Pläne zu übermitteln, während sie inzwischen mit dem Bau einer neuen nationalen Zentrale oder dem weiteren Ausbau ihrer eigenen Zentrale begonnen haben;

7. bedauert es, daß die Eurocontrol-Zentrale Maastricht nach der Inbetriebnahme einer neuen Flugsicherungszentrale in Belgien weiter an Bedeutung verlieren wird, da die horizontale Trennungslinie, oberhalb derer die Zentrale Maastricht im belgisch-luxemburgischen Luftraum zuständig sein wird, von Flughöhe 195 (rund 5 900 m) auf Flughöhe 245 (rund 7 500 m) erhöht zu werden droht;

8. ist fest davon überzeugt, daß diese unverantwortliche Situation in engem Zusammenhang mit der internen Funktionsweise von Eurocontrol steht, wo die Beschlußfassung zwar bei den Ministern liegt, der geschäftsführende Ausschuß aber aus nationalen Beamten zusammengesetzt ist, die im wesentlichen ihren nationalen Behörden verantwortlich sind;

9. ist außerdem der Ansicht, daß eine internationale Organisation mit Exekutivbefugnissen, in der nationale Beamte das Sagen haben, schwer unter parlamentarische Kontrolle zu bringen ist; hält in diesem Zusammenhang das Beispiel der Niederlande für besonders aufschlußreich, wo die zuständigen Behörden nach jahrelangem Widerstand erst auf besonderen Druck ihres Parlaments hin am 1. März 1986 die Übertragung von Flugsicherungsbefugnissen an Eurocontrol beschlossen haben;

10. stellt mit Besorgnis fest, daß eine solche Arbeitsweise zwangsläufig zu einer unnötigen Zersplitterung des Luftraums, teurer Doppelarbeit, häufig auch zu inkompatibler Ausrüstung, einem Klima des Mißtrauens zwischen den verschiedenen Diensten, einem Gefühl des Unbehagens und der Frustration bei den Fluglotsen und schließlich zu einem Anstieg der Flugsicherungskosten führt, die über die Fluggesellschaften natürlich auf die Fluggäste abgewälzt werden; das gilt übrigens auch für die zusätzlichen Energiekosten, die durch mangelhafte Organisation der Flugsicherung entstehen, welche wiederum zu unnötigen Wartezeiten am Boden und in der Luft, Verspätungen und unvermeidlichen Umleitungen führt;

11. weist darauf hin, daß der Flugverkehr 1987 weltweit um 7,5 % zugenommen hat – die Prognosen gingen von einer Zunahme von 2,5 % aus –, was zu kritischen Situationen in der Flugsicherung in bestimmten Bereichen des Luftraums geführt hat, wie aus Untersuchungen von ICAO, IATA, AEA und Eurocontrol hervorgeht;

12. weist darauf hin, daß der Flugverkehr in diesem Jahr und in den kommenden Jahren voraussichtlich erheblich zunehmen und sich bis zum Jahr 2000 sogar verdoppeln wird, was nicht zuletzt auf das am 7. Dezember 1987 angenommene Maßnahmenpaket zur Liberalisierung dieses Verkehrszweigs und auf die bevorstehende Vollendung des Binnenmarkts zurückzuführen ist, weshalb sich das Problem der Überlastung des Luftraums weiter verschärfen dürfte und schon jetzt in wichtigen Bereichen des westeuropäischen Luftraums, insbesondere über Südostengland, im gesamten Luftraum über den

Beneluxländern und über der Bundesrepublik Deutschland sowie in großen Teilen des Luftraums über Frankreich und Norditalien, eine Sättigung befürchtet wird;

13. weist außerdem auf die unbefriedigende Koordinierung zwischen der militärischen und zivilen Luftfahrt in Westeuropa hin, durch die bestimmte Sektoren des Luftraums vorübergehend oder ständig Militärmaschinen vorbehalten sind, was zur Folge hat, daß das Problem der Flugsicherungskapazität für die zivile Luftfahrt sich noch verschärfen wird;

14. fordert angesichts der sich daraus ergebenden Sicherheitsprobleme und der Verantwortung der Europäischen Gemeinschaft für den Schutz der Bürger eine Kontrolle der Kommission hinsichtlich der Ausbildung und der ausreichenden Sicherstellung der Fluglotsen;

15. hält daher eine weitreichende Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Flugsicherungszentralen für dringend notwendig, einschließlich der für den militärischen Luftverkehr Verantwortlichen, was nicht nur der Sicherheit zugute käme, sondern auch eine effizientere Abwicklung des Flugverkehrs ermöglichen würde, insbesondere durch den Einsatz kompatibler Geräte und durch gemeinsamen Kauf von Geräten, wobei durch „economics of scale" außerdem erhebliche Kosteneinsparungen möglich wären;

16. weist in diesem Zusammenhang auf die Organisationsstruktur in den Vereinigten Staaten hin, wo für den gesamten Luftraum nur eine einzige Organisation zuständig ist, die Federal Aviation Administration (Bundesluftfahrtbehörde); eine durchschnittliche amerikanische Flugsicherungszentrale hat bereits eine größere Kapazität als Eurocontrol bei Verwirklichung von Konzept I;

17. hält es aus diesen Gründen für sinnvoll, in der Gemeinschaft darauf hinzuwirken, einer auf zwölf Mitgliedstaaten angewachsenen Eurocontrol-Organisation einen vergleichbaren Auftrag zu erteilen und ihr Gemeinschaftsstatus zu geben, wodurch sie der Kontrolle des Europäischen Parlaments unterliegen würde;

18. fordert die Kommission auf, die entsprechenden rechtlichen und betriebstechnischen Modalitäten zu prüfen, entsprechend dem Konzentrationsmodell I mit Eurocontrol und den nationalen Behörden Verhandlungen aufzunehmen und dem Rat geeignete Vorschläge für gemeinsame Rechtsvorschriften vorzulegen; hierbei ist nach Möglichkeit auch die Position des militärischen Luftverkehrs zu berücksichtigen;

19. begrüßt es, daß Portugal am 1. Januar 1986 als achtes EG-Land Eurocontrol beigetreten ist, daß Griechenland und Spanien bereits der Erweiterten Kommission von Eurocontrol angehören und daß mit Italien zur Zeit Beitrittsverhandlungen geführt werden; appelliert an die dänische Regierung, einen Beitritt ebenfalls wohlwollend zu prüfen;

20. hält es außerdem für wichtig, alle nicht der Gemeinschaft angehörenden westeuropäischen Länder, insbesondere Österreich, die Schweiz und Jugoslawien, möglichst eng an Eurocontrol zu beteiligen;

21. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, den nationalen Parlamenten der Mitgliedstaaten sowie Eurocontrol zu übermitteln.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333